Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6438

05. 12. 96

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetzentwurf sollen wichtige Gesetze auf dem Gebiet des öffentlichen Seeschiffahrtsrechts der nationalen und internationalen Schiffahrts- und Rechtsentwicklung angepaßt werden. Die verfolgten Ziele dabei sind insbesondere

- die Umsetzung von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft,
- die Konformität der Erfüllung bestehender Bundesaufgaben mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Datenschutzes sowie
- die Anpassung der Gesetzeslage an neue Gegebenheiten einschließlich einer weiteren Deregulierung im Bereich der Seeschiffahrt.

B. Lösung

Zur Erreichung der Zielsetzung sind Änderungen und Ergänzungen des Seeaufgabengesetzes, des Seeunfalluntersuchungsgesetzes, des Gesetzes über das Seelotswesen, des MARPOL-Gesetzes sowie des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes erforderlich.

Die gesetzlichen Regelungen werden im vorliegenden Entwurf eines Artikelgesetzes zusammengefaßt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es entstehen kein zusätzlicher Vollzugsaufwand und keine sonstigen Ausgaben der öffentlichen Haushalte.

E. Sonstige Kosten

Die vorgesehenen Änderungen führen für Wirtschaftsunternehmen, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, prinzipiell nicht zu einer Änderung in Vollzugsaufwand oder Kosten. Allerdings kann sich die in Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe b vorgeschlagene Verkürzung der Lotsenanwärterzeit nach Einschätzung des Verbandes Deutscher Reeder auf Personalplanungen betroffener Unternehmen in einer Höhe, die sich nicht beziffern läßt, kostenbelastend auswirken, soweit aktive Kapitäne und nautische Offiziere früher als bisher üblich Seelotsen werden wollen.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 940 02 – Se 52/96

Bonn, den 5. Dezember 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 702. Sitzung am 27. September 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt*)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Seeaufgabengesetzes

Das Seeaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Nr. 8 werden die Wörter „von Einrichtungen" durch die Wörter „erforderlicher Einrichtungen" ersetzt.

2. In § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4a wird die Angabe „§ 7 Satz 2" durch die Angabe „§ 7 Abs. 1 Satz 2 oder nach Maßgabe von § 9d" ersetzt.

3. Nach § 9c wird folgender § 9d eingefügt:

„§ 9d

(1) Soweit es zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe nach diesem Gesetz erforderlich ist, dürfen von der für die Durchführung dieser Aufgaben zuständigen Stelle personenbezogene Daten erhoben, verarbeitet oder genutzt werden, insbesondere

1. die Identifikationsmerkmale eines in einem Schiffsregister eingetragenen oder mit einer amtlich zugeteilten Funkstellenkennzeichnung versehenen Schiffes (Schiffsname, Register, Funkstellenkennzeichnung, IMO-Schiffsidentifikationsnummer, Unterscheidungssignal),
2. der Name des Eigentümers, Betreibers oder Führers eines Schiffes oder eines sonst im Sinne des § 15 Verantwortlichen,
3. der Name einer hinsichtlich eines Schiffes tätig gewordenen Klassifikationsgesellschaft,
4. bei festgehaltenen Schiffen Gründe und Umstände des Festhaltens.

(2) Die Verarbeitung und Nutzung darf nur zu einem Zweck erfolgen, zu dessen Erfüllung diese Daten erhoben oder übermittelt worden sind.

(3) Werden die Daten an ausländische öffentliche Stellen oder an über- oder zwischenstaatliche Stellen übermittelt, ist der Empfänger darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet oder genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden. Eine Übermittlung unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist."

4. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

      „Die Pflicht zur Auslagenerstattung umfaßt neben den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen auch die auf die Kosten nach Satz 1 entfallende Umsatzsteuer."

   b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

      „(3) Ist eine sofortige Bezahlung von Kosten nach Absatz 1, die für die Überprüfung eines Schiffes unter fremder Flagge in einem deutschen Hafen entstehen, nicht möglich, so kann die zuständige Behörde vor dem Auslaufen des Schiffes auch eine ausreichende Sicherheitsleistung entgegennehmen."

5. In § 17 wird die Angabe „§§ 34 bis 41" durch die Angabe „§ 19 Abs. 2 und §§ 51 bis 56, hinsichtlich der Maßnahmen nach § 1 Nr. 3 Buchstabe d Doppelbuchstabe bb jedoch mit Ausnahme des § 52 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2" ersetzt.

Artikel 2
Änderung des Seeunfalluntersuchungsgesetzes

Das Seeunfalluntersuchungsgesetz vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 20 Abs. 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

   „(4) Unanfechtbare Sprüche des Seeamts können vollständig – einschließlich der Schiffsnamen, soweit dies zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlich ist – oder in gekürzter Fassung in einer amtlichen Entscheidungssammlung veröffentlicht werden, wenn die Namen der natürlichen Personen in der Veröffentlichung anonymisiert werden. Beruht der Spruch auf einer nichtöffentlichen Verhandlung, so sind bei der Entscheidung über die Veröffentlichung die Umstände zu berücksichtigen, auf denen der Ausschluß der Öffentlichkeit beruht."

---

*) Artikel 1 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe b, Artikel 3 Nr. 7 sowie Artikel 4 Nr. 2 dienen der Umsetzung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) (ABl. EG Nr. L 157 S. 1).

2. Dem § 24a Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

   „§ 20 Abs. 4 gilt unbeschadet der §§ 9 bis 9d des Seeaufgabengesetzes entsprechend."

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über das Seelotswesen

Das Gesetz über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Juli 1994 (BGBl. I S. 1554), wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift werden nach dem Wort „Seelotswesen" die Kurzbezeichnung und Abkürzung „(Seelotsgesetz – SeeLG)" angefügt.

2. In § 4 Nr. 2 wird das Wort „vertrauensärztlichen" durch das Wort „seeärztlichen" ersetzt.

3. § 9 wird wie folgt geändert:

   a) In Nummer 1 werden die Wörter „auf Großer Fahrt" durch die Wörter „AG oder ein vom Bundesministerium für Verkehr als gleichwertig anerkanntes Befähigungszeugnis eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder eines Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum" ersetzt.

   b) In Nummer 2 werden die Wörter „auf Großer Fahrt" durch die Angabe „AG" und das Wort „sechs" durch das Wort „zwei" ersetzt.

   c) Nach Nummer 2 wird folgende neue Nummer 3 eingefügt:

      „3. die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrscht und gute Kenntnisse der englischen Sprache besitzt,".

      Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 4 und 5.

   d) In der neuen Nummer 4 werden die Wörter „vertrauensärztliches Zeugnis" durch die Wörter „Zeugnis des seeärztlichen Dienstes" ersetzt.

4. In § 13 werden die Wörter „einen Vertrauensarzt" durch die Wörter „den seeärztlichen Dienst" ersetzt.

5. In § 14 Nr. 2 werden die Wörter „vertrauensärztliches Zeugnis" durch die Wörter „Zeugnis des seeärztlichen Dienstes" ersetzt.

6. In § 16 Satz 1 werden die Wörter „vertrauensärztliches Zeugnis" durch die Wörter „Zeugnis des seeärztlichen Dienstes" ersetzt.

7. § 26 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

      „(2) Ein nach diesem Gesetz tätiger Seelotse eines Schiffes, das sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft auf der Fahrt zu oder von einem Liegeplatz oder zu einem Hafen befindet, hat die zuständige Behörde des Hafen- oder Küstenstaats unverzüglich unter genauer Bezeichnung des Schiffes einschließlich der Angabe seines Heimathafens über alle Mängel zu unterrichten, von denen er bei der Erfüllung seiner üblichen Pflichten Kenntnis erhält und die die sichere Fahrt des Schiffes oder die Meeresumwelt gefährden können."

8. § 28 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „überwachen" die Wörter „und durch oder auf Grund der Satzung (§ 29) weitere Regelungen über die Berufspflichten im Rahmen der §§ 22 bis 26 zu treffen" angefügt.

   b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

      „(4) Die Lotsenbrüderschaften können Aufgaben nach Absatz 1 Nr. 6 der Bundeslotsenkammer übertragen, soweit diese zustimmt."

9. Dem § 35 Abs. 2 wird folgende Nummer 7 angefügt:

   „7. Aufgaben wahrzunehmen, die ihr mit ihrer Zustimmung nach § 28 Abs. 4 übertragen worden sind."

10. In § 47 Abs. 1 Nr. 5 werden die Wörter „oder Auskunftspflicht nach § 26" durch die Wörter „, Auskunfts- oder Unterrichtungspflicht nach § 26 Abs. 1 oder Abs. 2" ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen

Das Gesetz zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und zu dem Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen vom 23. Dezember 1981 (BGBl. 1982 II S. 2), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift wird nach dem Wort „Übereinkommen" die Kurzbezeichnung „(MARPOL-Gesetz)" angefügt.

2. Nach Artikel 1a werden die folgenden Artikel 1b und 1c eingefügt:

   ‚Artikel 1b

   Der Schiffsführer hat als für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher durch geeignete in seinem Aufgabenbereich liegende Maßnahmen sicherzustellen, daß nicht durch einen Verstoß im Sinne des Artikels 4 des Übereinkommens ein Gewässer verunreinigt wird.

Artikel 1 c

Für den Anspruch, der in Artikel 7 Abs. 2 des Übereinkommens sowie in der in Artikel 1 Abs. 2 genannten Regelung erwähnt ist, schließt der Ausdruck „Schiff" den Eigentümer und den Betreiber des Schiffes ein.'

3. Artikel 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
   a) Die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt" werden durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr wird, vorbehaltlich der in den §§ 9 bis 9d des Seeaufgabengesetzes enthaltenen Rechtsverordnungsermächtigung, ermächtigt" ersetzt.
   b) In Nummer 2 wird am Ende das Wort „ ,und" durch einen Punkt ersetzt.
   c) Nummer 3 wird gestrichen.
4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Text wird Absatz 1.
   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

      „(2) Ist in einem anderen Staat eine entsprechende Regelung vorgesehen, so verliert ein solches Ersuchen einschließlich der damit zusammenhängenden Unterlagen nicht seinen Charakter als Rechtshilfeersuchen, wenn es von einer Schiffahrtspolizeibehörde oder der für die Durchführung der genannten Vereinbarung zuständigen Schiffssicherheitsbehörde dieses Staats entgegengenommen werden kann."

Artikel 5

Änderung des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes

Dem § 4 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. August 1986 (BGBl. I S. 1270), das zuletzt durch das Gesetz vom 8. März 1994 (BGBl. I S. 494) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Die Pflicht zur Auslagenerstattung umfaßt neben den nach § 10 Abs. 1 des Verwaltungskostengesetzes zu erhebenden Auslagen auch die auf die Kosten nach Satz 1 entfallende Umsatzsteuer."

Artikel 6

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Seeaufgabengesetzes, des Seelotsgesetzes und des MARPOL-Gesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Wie das erste Gesetz zur Änderung von Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 15. Juli 1994 (BGBl. I S. 1554) hat das vorliegende Artikelgesetz im wesentlichen zum Ziel,

- Richtlinienvorschriften der Europäischen Gemeinschaft innerstaatlich umzusetzen,
- dabei die Rechtsvorschriften über die Hebung der Sicherheit und die Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt auf dem Gebiet der Seeschifffahrt fortzuentwickeln und
- das Bundesrecht an neue Gegebenheiten anzupassen.

Es sind insbesondere folgende Entwicklungen zu berücksichtigen:

- Der Rat der Europäischen Union hat am 19. Juni 1995 die Richtlinie 95/21/EG zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle), beschlossen (ABl. EG Nr. L 157 S. 1).
- Dem Bundesgesetzgeber ist aufgegeben, während eines Anpassungszeitraums die Rechtsvorschriften zu schaffen, die erforderlich sind, um die Erfüllung der bestehenden Bundesaufgaben mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Datenschutzes in Einklang zu bringen.

Mit dem Gesetzentwurf wird dem Erfordernis eines den aktuellen Bedingungen entsprechenden Regelungswerks für das öffentlich-rechtliche Seerecht Rechnung getragen.

Die Vorprüfung gemäß § 22a GGO II hat stattgefunden. Die Artikel 1 Nr. 1, Artikel 3 Nr. 1, 3 Buchstabe a und b, Nr. 8 Buchstabe b und Nr. 9 sowie Artikel 4 Nr. 1, 3 Buchstabe c und Nr. 4 enthalten Vereinfachungen bzw. Streichungen entbehrlicher Regelungen.

Das Gesetzesvorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da es Anpassungen an bereits eingetretene Rechtsentwicklungen enthält, die nicht mit zusätzlichen Aufwendungen verbunden sind.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Seeaufgabengesetz)

Zu Nummer 1

Durch die Änderung von § 1 Nr. 8 wird zum Ausdruck gebracht, daß die Bereitstellung von Einrichtungen zur Entmagnetisierung von Schiffen künftig nur in denjenigen Fällen eine öffentliche Aufgabe des Bundes ist, in denen die Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland sie konkret erfordert und eine ausreichende Bereitstellung von privater Seite nicht bereits vorhanden ist.

Zu Nummer 2

Mit der Einfügung wird redaktionell der datenschutzrechtlichen Regelung unter Nummer 3 (§ 9d SeeaufgG) Rechnung getragen.

Zu Nummer 3

Die Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle sieht in einer Reihe von Vorschriften die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung individueller Daten über Schiffe und deren technischen oder betrieblichen Zustand vor. Schon bisher sind solche Vorgänge auf der Grundlage der am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichneten Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle Gegenstand von Rechtsverordnungen nach §§ 9a bis 9c SeeaufgG – insbesondere der Schiffssicherheitsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3281, 3532), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14. Juni 1996 (BGBl. I S. 880) – und entsprechender Verwaltungsvorschriften. Handelt es sich um Daten über ein deutsches oder ausländisches Schiff, so kann insbesondere dann, wenn es in ein Schiffsregister auf Namen natürlicher Personen eingetragen ist oder eine Funknummer bzw. ein Funkzeichen zugeteilt erhalten hat, das Recht auf informationelle Selbstbestimmung – auch z. B. hinsichtlich der Auswahl der Schiffsbesichtiger oder der Umstände eines Festhaltens des Schiffes – berührt sein. In diesen Fällen wäre eine Rechtsverordnung ohne entsprechende gesetzliche Datenschutzregelung nicht ausreichend. Nach der Richtlinie 95/21/EG kommen insbesondere in Betracht:

- die Erhebung, Speicherung und Weitergabe an andere Mitgliedstaaten von Daten der Schiffe, „die in den letzten sechs Monaten von einem Mitgliedstaat besichtigt worden sind" sowie von gemeldeten Mängeln solcher Schiffe (Artikel 5 Abs. 3);
- die Erhebung, Speicherung und ihre Übermittlung an andere Mitgliedstaaten von Daten der Schiffe, „die einen Hafen eines Mitgliedstaats erstmals oder nach einer Abwesenheit von mindestens zwölf Monaten anlaufen", die „den Hafen eines Mitgliedstaats unter der Bedingung verlassen durften, daß die festgestellten Mängel innerhalb einer bestimmten Frist beseitigt werden", bei denen „Lotsen oder Hafenbehörden Mängel gemeldet haben, welche die sichere Fahrt dieser Schiffe gefährden können" sowie von Schiffen, „die den Verpflichtungen aus der Richtlinie 93/75/EWG

nicht nachgekommen sind" (Artikel 5 Abs. 3 in Verbindung mit Anhang I);

- die Erhebung, Speicherung und Übermittlung an andere Mitgliedstaaten von Daten der Schiffe, die innerhalb bestimmter Zeiträume „einer erweiterten Prüfung unterzogen" werden (Artikel 7 in Verbindung mit Anhang V);
- die Unterrichtung der zuständigen Verwaltung oder des Konsuls oder der nächstgelegenen diplomatischen Vertretung des Flaggenstaats, wenn Überprüfungen des Schiffes Anlaß zu einem Festhalten geben (Artikel 9 Abs. 5);
- die gegenseitige Unterrichtung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Falle von Mängeln, die eindeutig eine Gefahr für die Sicherheit, Gesundheit und Umwelt darstellen, wenn dem Schiff die Weiterfahrt zur nächstgelegenen geeigneten Reparaturwerft erlaubt wird (Artikel 11 Abs. 2, 3 und 5);
- die „Zusammenarbeit" der zuständigen und „anderen einschlägigen Behörden oder gewerblichen Organisationen" (Artikel 14), in deren Rahmen jeder Mitgliedstaat insbesondere sicherzustellen hat, „daß seine zuständige Behörde alle einschlägigen Informationen über Schiffe erhält, die seine Häfen anlaufen", sowie
- die vierteljährliche Veröffentlichung darüber, „welche der im vorausgegangenen Quartal festgehaltenen Schiffe in den vorausgegangenen 24 Monaten mehr als einmal festgehalten wurden", wobei neben dem Schiffsnamen u. a. der Eigentümer oder Betreiber des Schiffes, die Klassifikationsgesellschaft sowie Ort, Zeitpunkt und Gründe des Festhaltens im Hafen zu veröffentlichen sind (Artikel 15).

Zu Absatz 1

In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts wird für die Fälle der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten im Seeschiffahrtsbereich gesetzlich das überwiegende Allgemeininteresse definiert, indem alleinmaßgeblich auf die Erfordernisse bei der Erfüllung der öffentlichen Aufgaben nach dem Seeaufgabengesetz Bezug genommen wird. Die Formulierung „soweit zur Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe erforderlich" ist aus der für den Bundesgrenzschutz geltenden Bestimmung des § 21 Abs. 1 BGSG übernommen; nach § 6 BGSG obliegen dem Grenzschutz Vollzugsaufgaben auf See, wie sie auch im Seeaufgabengesetz (vgl. § 3) geregelt sind.

Zu Absatz 2

Die Zweckbindung bei der Verarbeitung und Nutzung entspricht den von der Rechtsprechung für den Datenschutz aufgestellten Erfordernissen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 betrifft die Übermittlung personenbezogener Daten im Sinne des Absatzes 1 an ausländische oder über- oder zwischenstaatliche Stellen. Artikel 14 Abs. 2 der Richtlinie 95/21/EG nennt für die EG-Mitgliedstaaten insbesondere „den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen ihrer zuständigen Behörde und den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten" sowie die operationelle Verbindung „zwischen ihrer zuständigen Behörde, der Kommission und dem Informationssystem SIRENAC E in St. Malo, Frankreich". Eine eingehende Zusammenarbeit der zuständigen Behörden über die Staatsgrenzen hinweg ist ferner in anderen internationalen Vereinbarungen, insbesondere im VN-Seerechtsübereinkommen (SRÜ) von 1982 (BGBl. 1994 II S. 1797) oder in dem unten in Artikel 4 genannten MARPOL-Übereinkommen vorgeschrieben; auch die internationale Zusammenarbeit nach § 16 SeeaufgG ist hier zu nennen. Durch Absatz 3 wird den schutzwürdigen Interessen des Betroffenen und der besonderen Bedeutung des § 17 Abs. 4 des Bundesdatenschutzgesetzes in diesem Zusammenhang Rechnung getragen.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a

Die Umsätze juristischer Personen des privaten Rechts, die mit der Durchführung hoheitlicher Aufgaben beauftragt worden sind, unterliegen grundsätzlich den Vorschriften des Umsatzsteuergesetzes. Durch die Ergänzung wird insofern sichergestellt, daß von dem Kostenschuldner neben den Kosten gemäß Kostenverordnung für Amtshandlungen nach Satz 1 als Auslage auch die auf diese Kosten entfallende, gesetzlich geschuldete Umsatzsteuer erhoben werden kann.

Zu Buchstabe b

Nach Artikel 16 der Ratsrichtlinie 95/21/EG wird die Anordnung des Festhaltens erst dann aufgehoben, wenn die Kosten erstattet worden sind oder eine ausreichende Sicherheit für die Kostenerstattung geleistet worden ist. Mit dem neuen § 12 Abs. 3 SeeaufgG wird dem Schiffsführer eine Möglichkeit zur Leistung einer Sicherheit auch für solche Fälle eröffnet, in denen zwar die Gebührenschuld für Überprüfungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nach § 11 des Verwaltungskostengesetzes mit der Beendigung der Schiffsuntersuchung entstanden ist, jedoch zum Beispiel die entsprechende Rechnung der zuständigen Behörde noch aussteht und die Gebührenforderung nach § 17 VwKostG noch nicht fällig ist. Es könnte hier einen unangemessenen Eingriff im Sinne des Artikels 9 Abs. 7 der EG-Richtlinie darstellen, wenn ein zum Auslaufen bereites Schiff, das zur Beschleunigung der Abwicklung hinsichtlich der Kostenforderung auf eine bereitgestellte finanzielle Sicherheit – etwa eine Bankgarantie – verweist, bis zum Fälligwerden der Kostenforderung am Auslaufen gehindert würde, ohne die Sicherheit leisten zu können.

Zu Nummer 5

§ 17 SeeaufgG wird mit dem Inhalt, den die Bestimmung bis zum Inkrafttreten des Bundesgrenzschutzneuregelungsgesetzes vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978) hatte, wiederhergestellt. Mit der in Artikel 1 jenes Gesetzes erfolgten Neuregelung des Bundes-

grenzschutzgesetzes (BGSG) sind an die Stelle der in § 17 SeeaufgG bisher genannten §§ 34 bis 41 die Bestimmungen von § 19 (vgl. den früheren § 40 Abs. 2 Nr. 2) und von §§ 51 bis 56 mit Ausnahme des § 52 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BGSG getreten. Insofern hat die Berichtigung von § 17 rein redaktionellen Charakter. Bei der Neuregelung des Bundesgrenzschutzgesetzes war zunächst von einer Berichtigung des § 17 SeeaufgG abgesehen worden, da zu diesem Zeitpunkt die Beratungen des Europarats über ein Übereinkommen zur Durchführung des Artikels 17 Abs. 7 des VN-Suchtstoffübereinkommens vom 20. Dezember 1988 (BGBl. 1993 II S. 1137), die unter anderem auch den Inhalt des § 17 SeeaufgG berührten, noch nicht abgeschlossen waren. Das im Rahmen des Europarats inzwischen ausgehandelte Übereinkommen gibt keine Veranlassung, vom ursprünglichen Inhalt des § 17 SeeaufgG abzugehen.

Zu Artikel 2 (Seeunfalluntersuchungsgesetz)

Zu Nummer 1

Die Regelung entspricht inhaltlich § 16 Abs. 3 der Geschäftsordnung der Seeämter und des Bundesoberseeamts vom 4. Juni 1986 (VkBl. 1986 S. 377). Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß die zur Veröffentlichung vorgesehenen Sprüche der Seeämter (§ 20 Seeunfalluntersuchungsgesetz – SeeUG) und des Bundesoberseeamts (§ 21 Abs. 2 SeeUG) auch personenbezogene Daten enthalten, wird durch eine den Rechtserfordernissen des Datenschutzes Rechnung tragende Gesetzesvorschrift vorgesehen, daß und wie entsprechend den internationalen Gepflogenheiten die Veröffentlichung unter Nennung des Schiffsnamens vorgenommen werden kann.

Zu Nummer 2

Die für die Seeamtssprüche vorgesehene Regelung unter Nummer 1 soll entsprechend für die Berichte des Bundesoberseeamts in den besonderen Fällen des § 24a SeeUG gelten. Die dort angesprochene internationale Zusammenarbeit kann jedoch über die Veröffentlichung hinaus auch sonstige Vorgänge hinsichtlich personenbezogener Daten einschließen. Insofern wird klargestellt, daß die solche Daten betreffenden Vorschriften der §§ 9 bis 9d des Seeaufgabengesetzes, das sich nach seinem § 1 Nr. 4a ausdrücklich auch auf die Untersuchung der Seeunfälle bezieht, neben dem Seeunfalluntersuchungsgesetz angewendet werden können.

Zu Artikel 3 (Gesetz über das Seelotswesen)

Das Gesetz über das Seelotswesen bedarf bestimmter Änderungen, um insbesondere

- den Zugang zum Beruf des Seelotsen zu erleichtern,
- den Zugang von Patentinhabern der Europäischen Union (EU) und bestimmter Vertragsstaaten zum Beruf des Seelotsen auf deutschen Revieren zu ermöglichen,
- die Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 umzusetzen,
- eine weitere Konkretisierung der Berufspflichten der Seelotsen durch die Lotsenbrüderschaften zu ermöglichen sowie
- sonstigen veränderten Umständen Rechnung zu tragen oder Klarstellungen vorzunehmen.

Zu Nummer 1

Die Bezeichnung des Gesetzes wird durch Einführung einer Kurzbezeichnung und Abkürzung erleichtert.

Zu Nummer 2

Die See-Berufsgenossenschaft und die Aufsichtsbehörden für das Seelotsenwesen hatten im Rahmen der gesondert vorgesehenen Novellierung der Seelotsenuntersuchungsordnung in der Fassung vom 12. Mai 1970 (BGBl. I S. 617, 619) darauf hingewiesen, daß der im Seelotsgesetz und in der genannten Seelotsenuntersuchungsordnung verwandte Begriff „Vertrauensarzt" nicht mehr gebräuchlich ist und ersetzt werden sollte durch „seeärztlicher Dienst der See-Berufsgenossenschaft" bzw. „seeärztliche Untersuchung". Diesem Vorschlag ist zuzustimmen. Zum „seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft" zählen – wie bisher – auch die von der See-Berufsgenossenschaft zur Durchführung der Seedienst- und Lotsentauglichkeitsuntersuchungen ermächtigten Vertrauensärzte; diese sind aufgrund der Ermächtigung befugt, die nach § 9 Nr. 3, § 14 Nr. 2 und § 16 Satz 1 des Seelotsgesetzes vorgesehenen Zeugnisse auszustellen.

Zu Nummer 3

Die in Buchstaben a und b vorgesehenen Änderungen der Bezeichnung des Befähigungszeugnisses sind auf Grund der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vom 11. Februar 1985 in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1992 (BGBl. I S. 22, 227) erforderlich. Die bisher in § 9 Nr. 2 vorgeschriebene sechsjährige Seefahrtzeit mit dem Befähigungszeugnis als Kapitän AG für die Zulassung als Seelotsenanwärter hält die Bundesregierung nicht mehr in dem bisherigen Umfang für erforderlich. Die Beibehaltung der sechsjährigen Seefahrtzeit würde – auch wenn sie infolge Anrechnung der Urlaubszeiten tatsächlich nur noch vier Jahre beträgt – in absehbarer Zeit zu nicht unerheblichen Nachwuchsproblemen führen, die auch durch die Zulassungsmöglichkeiten für EU-Patentinhaber (§ 9 Nr. 1) nicht spürbar vermindert werden können. Der hohen Zahl von Altersabgängen in den nächsten Jahren steht ein zunehmend geringes Bewerbungskontingent gegenüber. Die künftig vorgesehene zweijährige Seefahrtzeit ist als Netto-Fahrzeit zu verstehen, d. h. sie muß ohne Anrechnung von Urlaubszeiten tatsächlich ausgefahren werden.

Die Bundesregierung hält eine noch weitere Verkürzung der Mindestfahrzeit für die Zulassung als Seelotsenanwärter in § 9 Nr. 2 nicht für vertretbar, da anderenfalls der im Interesse der Schiffssicherheit erforderliche Qualitätsstandard des Revierlotsen sowie seine gegenüber dem Kapitän des zu beratenden

Schiffes anerkannte gleichwertige Stellung absinken würde.

Die Ergänzung des § 9 Nr. 1 sowie die Einfügung des § 9 Nr. 3 sind erforderlich, um Bürgern mit Patenten anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum den Zugang zum Seelotsenberuf auf deutschen Revieren zu ermöglichen (Gewährleistung der verbürgten Freizügigkeit). Zu beachten ist hierbei jedoch, daß Bewerber aus dem europäischen Bereich die geforderten Sprachkenntnisse besitzen müssen.

Zur Änderung unter Buchstabe d wird auf die Begründung zu Nummer 2 verwiesen.

Zu den Nummern 4 bis 6

Es wird auf die Begründung zu Nummer 2 verwiesen.

Zu Nummer 7

Nach Artikel 13 Abs. 1 der Richtlinie 95/21/EG sollen den Seelotsen bestimmte Meldeverpflichtungen auferlegt werden, die beim Vorliegen von Mängeln zu erfüllen sind, die die sichere Fahrt oder die Meeresumwelt gefährden können.

Durch die Ergänzung des § 26 wird diese Verpflichtung im innerstaatlichen Recht umgesetzt.

Zu den Nummern 8 und 9

Durch Ergänzung des § 28 sollen die Lotsenbrüderschaften ermächtigt werden, Berufspflichten der Seelotsen unmittelbar in der Satzung oder durch satzungsmäßige Beschlüsse auf der Grundlage der Satzung näher zu konkretisieren. Durch Ergänzung der §§ 28 (Nr. 8 Buchstabe b) und 35 Abs. 2 (Nr. 9) wird ferner klargestellt, daß die Lotsenbrüderschaften Versorgungsaufgaben nach § 28 Abs. 1 Nr. 6 auf die Bundeslotsenkammer übertragen können, um durch eine zentrale Aufgabenwahrnehmung eine optimale Versorgung der Seelotsen und ihre Gleichbehandlung zu gewährleisten.

Zu Nummer 10

Mit dieser Änderung werden Verletzungen der in Nummer 7 eingeführten Meldeverpflichtung des Seelotsen mit Bußgeld bewehrt.

Zu Artikel 4 („MARPOL-Gesetz")

Zu Nummer 1

Die Bezeichnung des Gesetzes wird durch Einführung einer Kurzbezeichnung („MARPOL-Gesetz") erleichtert.

Zu Nummer 2

Zu Artikel 1 b

Nach Artikel 12 des Ausführungsgesetzes Seerechtsübereinkommen 1982/1994 vom 6. Juni 1995 (BGBl. I S. 778) gilt das deutsche Meeresumweltschutzstrafrecht (§§ 324, 326, 330 und 330a StGB) auch für ein von einem Schiff aus begangenes „Einleiten von Stoffen unter Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten (§ 330d Nr. 4, 5 StGB)". Durch diese Regelung sollte die Wahrnehmung der hafenstaatlichen Befugnisse nach Artikel 218 SRÜ gegenüber Schiffen, die in der Nordsee – der Begriff ist in dem genannten Artikel 12 definiert – oder Ostsee gegen das MARPOL-Übereinkommen verstoßen, wesentlich verbessert werden. Die neue Vorschrift des Artikels 1 b stellt klar, daß der jeweilige Schiffsführer eine besondere verwaltungsrechtliche Pflichtenstellung im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Übereinkommens hat, die seine Garantenstellung zur Unterlassung und Verhinderung von Gewässerverunreinigungen begründet.

Zu Artikel 1 c

Nach Artikel 9 Abs. 7 der Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle hat „der Eigentümer oder Betreiber" eines Schiffes Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlustes oder Schadens, wenn sein Schiff bei der Hafenstaatkontrolle in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird. Demgegenüber lassen die Schadensersatz-Regelungen in Artikel 7 Abs. 2 des MARPOL-Übereinkommens und in der in Artikel 1 Abs. 2 des MARPOL-Gesetzes zitierten Regel I/19 des SOLAS-Übereinkommens, die als Anspruchsinhaber das „Schiff" nennen, nicht erkennen, ob hierzu in jedem Fall der Eigentümer und der Betreiber gehören. Mit der Einfügung des neuen Artikels 1 c in das MARPOL-Gesetz wird, soweit von den genannten Ansprüchen die Eigentümer oder Betreiber betroffen sind, im Sinne der EG-Richtlinie Klarstellung herbeigeführt.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Das Seeaufgabengesetz (vgl. oben Artikel 1) enthält in seinen §§ 9ff., insbesondere § 9 Abs. 2, Ermächtigungen des Bundesministeriums für Verkehr zum Erlaß von Rechtsverordnungen über MARPOL-Angelegenheiten, die von der bisherigen Ermächtigungsregelung des Artikels 2 Abs. 1 des MARPOL-Gesetzes nicht erfaßt werden. Hierzu zählen z. B. Rechtsverordnungen über Meldepflichten, über Ahndungen von Zuwiderhandlungen gegen das MARPOL-Übereinkommen, soweit dieses hierfür keine Verpflichtung enthält, oder über die Rechts- und Amtshilfe bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen, die seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeers begangen worden sind (vgl. § 4 Abs. 1 SeeaufgG). Ferner soll künftig für die Übermittlung personenbezogener Daten in MARPOL-Angelegenheiten ergänzend zum MARPOL-Übereinkommen der neue § 9d (oben Artikel 1 Nr. 3) angewendet werden. Demgegenüber sind in Artikel 2 Abs. 1 des MARPOL-Gesetzes Ermächtigungen enthalten, die im Seeaufgabengesetz nicht gegeben sind, wie die Ermächtigung zu Regelungen, die von den Ländern als eigene Angelegenheit auszuführen sind (Artikel 2 Abs. 2 MARPOL-Gesetz). Im Interesse klarer Kompetenzzuweisungen auf dem wichtigen Gebiet des MARPOL-Meeresum-

weltschutzes wird klargestellt, daß die Ermächtigungen in Artikel 2 des MARPOL-Gesetzes gegenüber denen des Seeaufgabengesetzes subsidiär sind.

Zu Buchstaben b und c

Artikel 2 Abs. 1 Nr. 3 des MARPOL-Gesetzes ist aufgrund Artikel 6 Abs. 2 des Ausführungsgesetzes Seerechtsübereinkommen 1982/1994 obsolet geworden und kann gestrichen werden.

Zu Nummer 4

Die Änderung soll neueren Entwicklungen der Rechts- und Amtshilfe der Nord- und Ostseeanliegerstaaten bei der Aufdeckung und Verfolgung von Verstößen gegen internationale Vorschriften im Seeverkehrsbereich Rechnung tragen. Wie bei dem bisherigen Artikel 4, dessen Wortlaut jetzt Absatz 1 wird, geht es um die Überwindung der Schwierigkeit, daß sich zu untersuchende Schiffe in der Regel jeweils nur für wenige Stunden in einem Lösch- oder Ladehafen aufhalten (vgl. Drucksache 12/6153 S. 19). Eine zur Durchführung der Beschlüsse der 4. Internationalen Nordseeschutzkonferenz (Esbjerg 1995) im Rahmen des BONN-Übereinkommens (BGBl. 1990 II S. 70, 1995 II S. 179) eingesetzte Arbeitsgruppe der Nordseeanliegerstaaten („FEPO") hat aufgezeigt, daß in zahlreichen Fällen die erforderliche Beschleunigung von Rechts- und Amtshilfe-Ersuchen im Rahmen von Artikel 6 Abs. 5 des MARPOL-Übereinkommens nur möglich ist, wenn dabei auch das computergestützte Informationssystem (Mailbox-Verfahren) der Schiffahrtsbehörden genutzt werden kann. Die Einführung des neuen Artikels 4 Abs. 2 MARPOL-Gesetz soll sicherstellen, daß insofern der Rechtscharakter etwaiger deutscher Rechtshilfe-Ersuchen der bezeichneten Art an Staaten, die eine Weiterleitung an ihre zuständige Strafverfolgungsbehörde sicherstellen, unberührt bleibt und die Behörden des ersuchten Staates daher keinen Anlaß haben, die Eigenschaft als Rechtshilfe-Ersuchen in Frage zu stellen.

Zu Artikel 5 (Binnenschiffahrtsaufgaben-Gesetz)

Für die Einfügung sind dieselben Gesichtspunkte wie für die Änderung nach Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a maßgebend.

Zu Artikel 6 (Bekanntmachungserlaubnis)

Die mit den Artikeln 1, 3 und 4 geänderten Gesetze sollen im Interesse der Anwender neu bekanntgemacht werden können.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 9d Abs. 3 Seeaufgabengesetz)

   In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 9d Abs. 3 Satz 2 die Worte „, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist" zu streichen.

   Begründung

   Sofern Datenübermittlungen ins Ausland zwingend an ein dortiges angemessenes Schutzniveau geknüpft würden, könnte dies erhebliche Auswirkungen auf die Möglichkeit haben, wesentliche Schiffsmängel den zuständigen Stellen in Ländern ohne angemessenes Datenschutzniveau mitzuteilen.

   Die jetzige Regelung im Gesetzentwurf ist möglicherweise von der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. EG Nr. L 281 S. 31) motiviert, nach deren Artikel 25 Abs. 1 Datenübermittlungen in Drittländer, d. h. Länder außerhalb der Europäischen Union, in der Regel nur erfolgen dürfen, wenn diese Länder ein angemessenes Schutzniveau gewährleisten.

   Die Richtlinie sieht jedoch von diesem Grundsatz Ausnahmen vor, die gerade bei der Mitteilung von Schiffsmängeln relevant sind (Artikel 26 Abs. 1 Buchstabe d erste Alternative: Wahrung eines wichtigen öffentlichen Interesses). Das Kriterium der Erforderlichkeit nach § 9d Abs. 1 und der Berücksichtigung der schutzwürdigen Interessen des Betroffenen nach § 9d Abs. 3 Satz 2 ist zur Abschichtung der zulässigen Übermittlungstatbestände ausreichend.

2. **Zu Artikel 4 Nr. 2** (Artikel 1b MARPOL-Gesetz)

   In Artikel 4 Nr. 2 ist Artikel 1b eingangs wie folgt zu fassen:

   „Der Schiffsführer, ebenso wie der Eigentümer und der Betreiber, hat als für den Schiffsbetrieb Verantwortlicher . . .".

   Begründung

   Die Beschränkung der besonderen verwaltungsrechtlichen Pflichtenstellung auf den Schiffsführer im Hinblick auf die Unterlassung und Verhinderung von Gewässerverunreinigungen ist abzulehnen. Diese Pflichtenstellung zur Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Gesetzes muß im Interesse des Meeresschutzes auch auf den Eigentümer und den Betreiber des Schiffes ausgedehnt werden.

   Zwar sind die Schiffsführer in erster Linie für illegale Gewässerverunreinigungen verantwortlich; es ist dem Eigentümer und dem Betreiber des Schiffes aber zuzumuten, den Schiffsführer anzuhalten, illegale Einleitungen zu unterlassen und ihn in die Lage zu versetzen, in den Häfen vorhandene Entsorgungseinrichtungen zu nutzen.

   Angesichts der hohen Kosten, die bei der Beseitigung von Ölverschmutzungen entstehen, ist es gerechtfertigt, den Kreis derjenigen, die rechtlich in der Lage sind auf die Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Gesetzes hinzuwirken und eine besondere Nähe zum Schutzgut haben, zu erweitern.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 (Artikel 1 Nr. 3)

Der Bundesgesetzgeber hat zwar in einer Reihe von Gesetzen – etwa § 33 Abs. 3 BGSG – wie auch die Europäische Union in dem vom Bundesrat zitierten Fall ausdrücklich auf einen angemessenen Datenschutzstandard abgestellt. Die Bundesregierung ist jedoch bereit, das Anliegen des Bundesrates – die Ermöglichung der Mitteilung wesentlicher Schiffsmängel an Länder ohne angemessenen Datenschutzstandard – aufzugreifen. Sie schlägt deshalb vor, in § 9d Abs. 3 folgenden weiteren Satz anzufügen:

„Daten über wesentliche Verstöße gegen anwendbare internationale Regeln und Normen über die Seetüchtigkeit der Schiffe und den Schutz der Meeresumwelt dürfen auch mitgeteilt werden, wenn im Empfängerland kein angemessener Datenschutzstandard gewährleistet ist."

Zu Nummer 2 (Artikel 4 Nr. 2)

Der in Artikel 4 Nr. 2 enthaltene Vorschlag, worin die besondere verwaltungsrechtliche Pflichtenstellung des Schiffsführers im Hinblick auf die Einhaltung der Vorschriften des MARPOL-Übereinkommens an Bord von Seeschiffen klargestellt wird, entspricht den international hierzu erlassenen Regelungen. Nach der Verordnung des Rates der Europäischen Union Nr. 3051/95 vom 8. Dezember 1995 (ABl. EG-Nr. L 320/14 vom 30. Dezember 1995) sind die Eigentümer und Betreiber von Ro-Ro-Fahrgastschiffen im Linienverkehr seit dem 1. Juli 1996 unmittelbar verpflichtet, durch eine „unmißverständliche Aussage" sicherzustellen, daß „mit dem gebotenen Nachdruck" die Weisungsbefugnisse des Kapitäns an Bord betont werden: „Das Unternehmen soll dabei zum Ausdruck bringen, daß der Kapitän die alleinige Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich Schiffssicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung sowie gegebenenfalls für die Anforderung von Unterstützung durch das Unternehmen besitzt." Der Regelung des EU-Rates liegt eine gleichlautende Ergänzung des Internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See zugrunde, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ab 1. Juli 1998 weltweit für mehrere bestimmte Schiffskategorien dieses Übereinkommens als verbindlich in Kraft gesetzt wird (Entschließung 1 vom 24. Mai 1994 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See). Diese Neuregelung ist spätestens bis zu dem genannten Datum am 1. Juli 1998 im deutschen Recht umzusetzen. Eine Umsetzung in dem vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vorgeschlagenen Sinne, wonach neben dem Schiffsführer auch der Eigentümer und der Betreiber gestellt werden, würde dem von den internationalen Vorschriften angestrebten Regelungszweck, die Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis für sämtliche umweltschutzbezogenen Maßnahmen an Bord auf den Schiffsführer zu kanalisieren, zuwiderlaufen. Die Bundesregierung kann sich daher diesem Vorschlag nicht anschließen.

Soweit jedoch in der Stellungnahme des Bundesrates Wert darauf gelegt wird, daß die Verantwortlichkeit der Eigentümer und Betreiber der Seeschiffe für die Organisation einer sicheren Schiffsbetriebsführung und des Schiffsmanagements als eine bestehende besondere Pflichtenstellung durch die Neuregelung in Artikel 1b des MARPOL-Gesetzes nicht beeinträchtigt wird, kann dem durch eine erweiternde Formulierung entsprochen werden. Die Bundesregierung schlägt daher vor, in Artikel 4 Nr. 2 den neuen Artikel 1b wie folgt zu fassen:

„Artikel 1b

Unbeschadet der Verantwortlichkeit des Eigentümers und Betreibers eines Seeschiffes für die Betriebssicherheitsorganisation hat der Schiffsführer als an Bord für sämtliche Maßnahmen hinsichtlich der Verhütung der Meeresverschmutzung Zuständiger durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß kein Verstoß im Sinne des Artikels 4 des Übereinkommens begangen wird."



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333